



Dennis van 't Kruis  
19 september 2007

© Rijtesten.nl

## Tot ieders tevredenheid

Heel soms kom je een auto tegen waarvan het een onverklaarbaar raadsel is, waarom dat model geen groter succes in Nederland is geworden. De Honda Jazz is zoâ€™n mysterie. De oorspronkelijke Jazz werd verkocht tussen november 1983 en december 1986 en mocht 3.544 keer de Hollandse dealers verlaten. Pas in januari 2002 kwam het merk met een nieuwe Jazz op de Nederlandse markt. Verdeeld over heel Europa werden er in 2005 89.020 en in 2006 85.990 eenheden verkocht, Daarvan kwamen er niet meer dan 1.458 en 1.344 in Nederland terecht. Toch is dit de auto die ook in Nederland al jarenlang heel hoog in tevredenheids- en betrouwbaarheidslijsten eindigt. Je zou er als Honda verkoper bijna de blues van krijgen.



© Rijtesten.nl

## Evenwichtige verhoudingen

Wat staat er voor de deur als je een Jazz kiest? Nou, voornamelijk een bescheiden gelijnd wagentje. Het heeft wel wat weg van een te heet gewassen MPV. Dat dit een kwalificatie is die niet echt ver gezocht is, bleek uit het feit dat de Jazz tijdens de testperiode tenminste een keer werd aangezien werd voor een MPV. Toegegeven: deze persoon stond op dat op ruime afstand van het Japanse stadswagentje. Als je wat dichterbij gaat kijken, oogt het autootje toch veel kleiner dan hij op het eerste oog lijkt. Wel is het zo dat de zichtbare delen in de juiste verhouding zijn getekend. En dat alles is verwerkt in een auto die 3,84 meter lang, 1,67 meter breed en 1,52 meter hoog is. De 14 inch stalen velgen met kunststof doppen ogen daarentegen te klein. Iets grotere 15 inch velgen maken het geheel iets meer af, al vervullen deze velgen hun functie natuurlijk net zo goed. Deze velgen zijn echter "afgaande op de online car configurator van Honda" niet leverbaar op de LS. Als alternatief kun je kiezen voor

# Honda Jazz 1.4i LS

de duurdere 1.4i ES of de 1.4i sport, die respectievelijk â,-2.494 en â,- 3.505 meer kosten dan de LS die voor â,- 16.990 in de prijslijst staat. Voor het verschil krijg je natuurlijk wel meer dan alleen maar grotere velgen. In de brochure staan ook enkele 14 inch lichtmetalen velgen, maar dan zit je weer met het gevoel dat ze te klein zijn. Dit alles is natuurlijk alleen maar uiterlijk vertoon. Feit blijft dat de Jazz goede - evenwichtige - verhoudingen heeft.

De opvolger voor deze auto staat inmiddels al klaar. Over niet te lange tijd na dagtekening van deze test zal hij geïntroduceerd worden in Japan. Europa moet daarna nog een jaar op zijn beurt wachten. Zoals te verwachten was zijn er al foto's van die nieuweling uitgelekt via internet. Waarschijnlijk heeft een ondeugende medewerker van de drukkerij, waar de brochure wordt gedrukt, een exemplaar van die folder achterover gedrukt, ingescand en online geplaatst. Vanwege deze reden heeft Honda de officiële foto's ook eerder vrijgegeven, de bedoeling was dat die pas getoond zouden worden tijdens de Tokyo motorshow, die eind oktober wordt gehouden. De Japanse Jazz, die daar Fit heet, blijft herkenbaar als Jazz. Het verschil zit hem in de lijnen die nog scherper worden en daarnaast wordt het wagentje ook iets boller. De knik die je nu nog in de overgang van motorklep naar voorraam ziet, wordt minder scherp. Het dashboard krijgt ook een nieuwe look waarbij het stuur lijkt rechtstreeks uit de Civic lijkt te komen.



## Klapstoelen

De grootste troef van de Jazz is de veelzijdigheid van het interieur. Het blijft knap hoe autofabrikanten zoveel ruimte kunnen vinden in een klein autootje. Er is ruimschoots plaats voor 4 personen en met een beetje inschikken zou er zelfs een niet al te grote vijfde bij kunnen. De voorstoelen bieden geen verrassing; ze zitten goed, geven voldoende zijdelingse steun en – belangrijker – hebben een zitting die het volledige bovenbeen ondersteunt. De beenruimte op de achterbank is voldoende, maar dit deel van de auto is op zich al een verhaal apart. De verstelmogelijkheden van de achterbank zijn behoorlijk uitgebreid. Om te beginnen wordt de zitting al op een alternatieve manier omhoog gehouden door middel van een soort bioscoopachtige klapstoelconstructie en daarnaast is er een steun aan de onderkant van de zitting die zich in een

bevestigingspunt op de vloer vastklikt. De twee voordelen daarvan zijn dat er in de normale stand ruimte onder de zitting is voor bijvoorbeeld een tas, en dat wanneer je de zitting omhoog klapt, dat er dan bijvoorbeeld ook een plant handig vervoerd kan worden. Net als de rugleuning kan dit in twee ongelijke delen gebeuren. Om de rugleuning plat te leggen, dien je eerst de voorstoelen naar voren te schuiven. Daarvoor zijn er op de rugleuning van de voorstoelen hendels aangebracht die dit vergemakkelijken. Op het eerste gezicht lijken die alleen maar enkele millimeters te kunnen bewegen tussen de stoel en de B-stijl, maar na enig proberen blijkt dat je ze toch om hun eigen draaipunt naar voren kunt drukken, waarna de stoel vrijgegeven wordt. Nu is er voldoende ruimte om de hoofdsteunen van de achterbank onder de voorstoelen te laten verdwijnen. Na gebruik komt de stoel niet automatisch terug in zijn originele stand. Je zult de stoel, na plaatsneming achter het stuur, weer op de gewenste stand moeten zetten. Er is nu een laadruimte gecreëerd van 1323 liter. Vervolgens is het ook nog mogelijk om de bijrijderstoel volledig achterover te leggen. Daardoor is het ook mogelijk om lange lading te vervoeren. Dit laatste verklaart ook direct waarom de stoelen niet traploos te verstellen zijn, je zou anders lange tijd moeten draaien om de stoel plat te krijgen. Met al het meubilair in de normale stand is er een nette 380 liter beschikbaar in de bagageruimte.

Het dashboard oogt robuust en volwassen. Het instrumentarium is groot en goed afleesbaar. Het zwart en de chroomkleurige accenten zorgen voor een prettige werkomgeving. Het is een wereld van verschil ten opzichte van de kleurstelling die in de modellen met de 1.2 motor is gemonteerd. Dat oogt alleen maar donker. De bedieningselementen zijn instinctief te bedienen en al met al is het een ergonomisch verantwoord geheel. Alleen het design van de fabriekradio knoppen was wel even wennen. De grote ronde draaiknop voor het volume met daar omheen de knoppen, die de radio bedienen, zal niet tot ieders smaak zijn. Het stuur en de versnellingspook voelen dun aan. De kleur van de stoelbekleding valt wat tegen. Want ondanks dat het blauw is, komt het grauw over. Het steekt gewoon teveel af tegen het zwart en het zilvergrijs dat in de rest van het interieur gebruikt wordt. De designers hadden er beter aan gedaan, als ze hadden gekozen voor dezelfde kleurstelling als in de ES. Deze ene aanpassing zou een grote verbetering zijn, Het is nu net of ze je willen dwingen om

toch te kiezen voor de duurdere ES.



## Acht bougies

Om met de deur in huis te vallen: de Jazz is stug geveerd, zo stevig zelfs dat op slecht wegdek en wegen met dwarsrichels het comfort flink daalt. Daar staat natuurlijk tegenover dat deze Honda wel op een enthousiaste manier door de bochten heen schiet. De balans is mooi neutraal en onderstuur blijft lang uit. Als je een beetje gek doet blijkt de Jazz een onverwachte rijdersauto te zijn. Het stuur ligt, ondanks het feit dat hij wat iel is, prima in de hand en laat goed voelen waar de voorwielen mee bezig zijn. De 1.4 in de testauto levert 83 pk bij 5.700 tpm en 119 Nm bij 2.800 tpm en is goed voor een acceleratietijd van 12,9 sec. Tijdens de tocht van nul naar honderd ondervind je als bestuurder echter niet veel snelheidsgevoel. Pas bij hogere snelheid krijg je een beetje snelheidsbeleving. Met een krachtigere motor zou het allemaal wat spannender

kunnen worden, want deze motor brengt dit onderstel niet tot zijn grens. De vijfbak die de motor aanspoort functioneert goed, maar is voornamelijk bedoeld om zuinig te rijden. Volgens fabrieksopgave zou de Jazz 1 op 18 moeten kunnen halen. Die zuinigheid behaalt de Honda door het gebruik van een geavanceerd systeem van twee bougies en twee kleppen per cilinder. Afhankelijk van wat er van de motor wordt verlangd, vonken de bougies tegelijk of kort na elkaar. Dit zorgt voor een betere verbranding en hogere prestaties. Tijdens de testperiode kwamen wij uit op 6.8 l/100 km. Flink hoger dan het beloofde, maar gezien het feit dat we niet de moeite hebben genomen om ultra zuinig te rijden, maar gewoon op een normale manier aan verkeer hebben deelgenomen, met enkele uithalen naar boven om het onderstel te testen, valt het eigenlijk nog wel mee. Daarnaast stond de airco ook bijna constant aan.

Het dunne pookje maakt redelijk lange slagen, maar schakelt wel op de typisch Honda manier. Misschien dat het exemplaris is, maar voor de vijfde versnelling moet je iets meer beleid gebruiken en de pook bewust naar rechts bewegen, het gebeurde meerdere malen dat er geen aandrijving meer was, omdat de pook het juiste gaatje had gemist. Dit werd gaande weg natuurlijk wel minder, omdat je op een gegeven moment aan zoiets gaat wennen. Boven de 110 km/h klinkt de motor rumoerig en verlang je op lange ritten naar een zesde versnelling. Nu heeft deze auteur al een aantal keer, in eerdere testen, laten doorschemeren dat hij een voorkeur heeft voor automatische versnellingsbakken en de nieuwsgierigheid werd dan ook gevoed door de bladzijde 21 in de brochure alwaar Honda hoog opgeeft over hun CVT-versnellingsbak. Een kort telefoongesprek naar de lokale Honda dealer in Zwaag " die daarvoor alle dank krijgt " leverde een proefrit op in een identieke Jazz, die voorzien was van de opgehemelde CVT. Honda spreekt over drie versnellingsbakken in "n auto. Het is opvallend dat de Jazz met deze versnellingsbak ineens een compleet ander karakter heeft. De motor voelt veel gretiger en klinkt op hogere snelheden ook veel stiller. In de normale stand is het dus een Continu Variabele Transmissie, die zonder schakelmoment de snelheid laat oplopen. In deze stand laat de auto zich relaxed berijden. Druk je op de knop op het stuur, dan verandert de bak in een 7-traps automaat. De schakelmomenten zijn nu voelbaar. In deze stand komt de auto tot leven, de motor is meer alert dan met de handbak. De bak reageert goed op meer gas geven en schakelt niet op rare momenten

# Honda Jazz 1.4i LS

terug. In deze stand kun je ook de schakelflippers aan het stuur gebruiken. In het display verschijnt de letter M en de CVT is verworden tot een handmatig schakelende versnellingsbak met zeven versnellingen. In deze stand kun je rijden alsof je broek in brand staat, om maar eens een aantal gevleugelde woorden van Jeremy Clarkson te misbruiken. Je bepaalt nu zelf wanneer je op- of terugschakelt. Dat terugschakelen dient ook weer met beleid te gebeuren, want te vroeg of een versnelling te veel naar beneden, levert hevig protest op van het motorblok, die op dat moment ineens geconfronteerd wordt met een te hoog toerental.



## Het prijsverschil

De donkergrijze hoofdrolspeler in deze test kost â,- 16.990 en daar krijg je een redelijk complete auto voor. De blauwe Jazz die de bijrol vertolkt is identiek op de CVT na. De meerprijs voor dit onderdeel is â,- 1.665, waardoor de prijs op â,- 18.655 terecht komt.



# Honda Jazz 1.4i LS

Dat lijkt een hoop geld voor een auto die al niet goedkoop was, maar door de toevoeging van de automaat steelt de blauwe volledig de show van de grijze. De CVT past gewoon beter bij deze auto. En dat komt niet omdat de vijfbak slecht is, nee, zeer zeker niet, die versnellingsbak is gewoon goed. Automobilisten die de voorkeur geven aan zelf schakelen zullen er niet door teleurgesteld worden.

Om de Jazz echt te laten swingen, moet je de toeren hoog houden, want bij normaal gebruik is het geen opwindende auto. Dan is het gewoon een praktische vijfdeurs hatchback die ook nog zuinig en bewezen betrouwbaar is. Alleen dat laatste feit zou al reden genoeg kunnen zijn om de Jazz te kiezen.

## Plus

- + Bewezen betrouwbaarheid
- + Goede rijeigenschappen
- + Veelzijdig en praktisch

## Min

- Prijzig
- Weinig snelheidsgevoel
- Afdekscherm bagageruimte